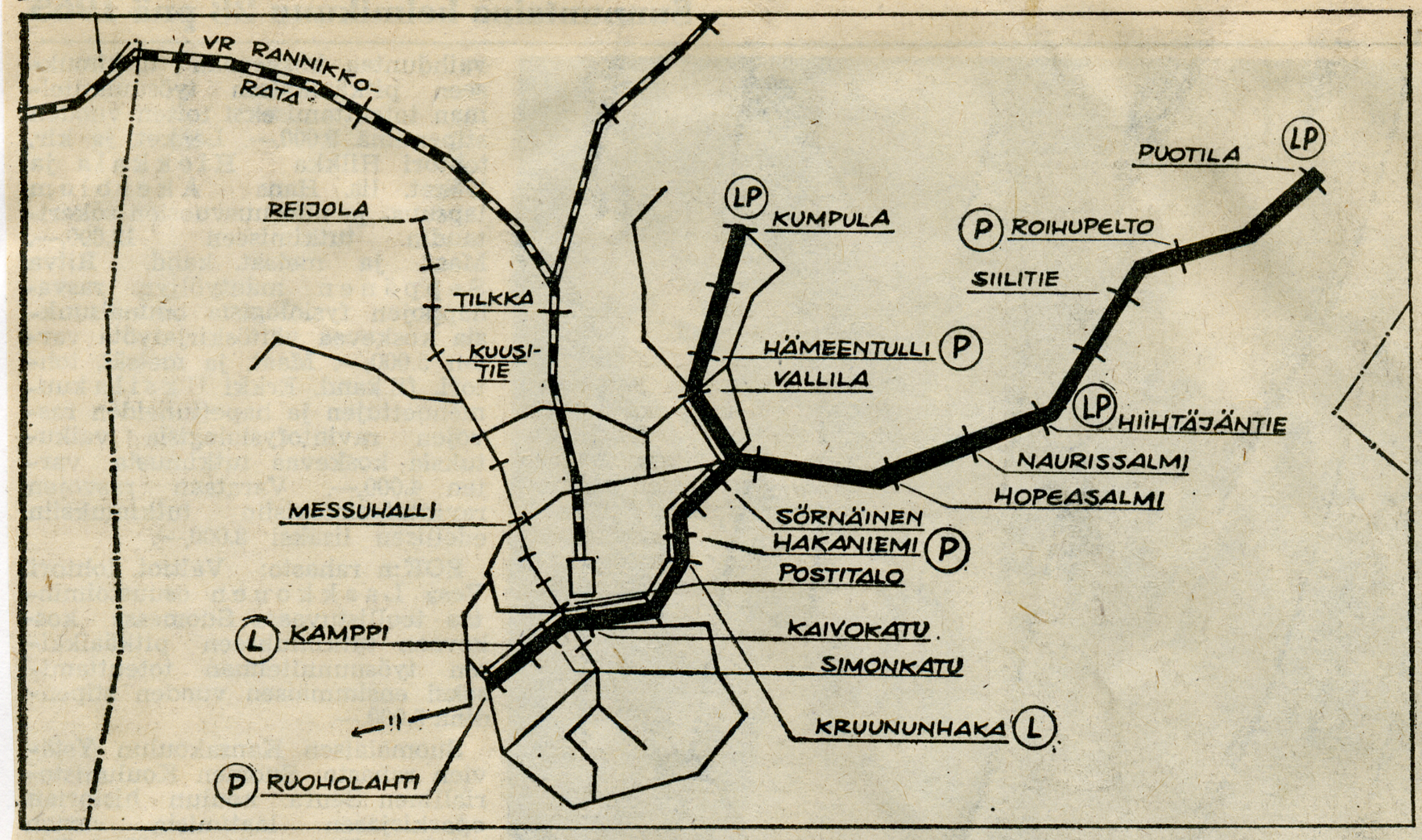
Helsingin Sanomat



Metroasian ympärillä alkaa vähitellen tapahtua jotakin. Muutaman viikon kuluttua kaupunginvaltuuston pitäisi tehdä metron rakentamisesta Ruoholahdesta Puotinharjuun eräitä valmistelevia päätöksiä. Oheisesta kartastamme näkyy mahdollinen ensimmäinen metrorata (paksu musta viiva) sekä henkilöautoille tarkoitetut pysäköintikentät (P), joille autot jätetään ja keskustaan ym ajetaan metrolla. Suuret L-kirjaimet tarkoittavat liityntälinjojen asemia eli linja-autoasemia, joilta jatketaan matkaa metroaseman ympärillä sijaitseville asuntoalueille. Matkustajien on siis vaihdettava kulkuneuvoa kotiin tai päinvastoin päästäkseen. Karttaan merkityt paikannimet tarkoittavat metron todennäköisiä asemia radan varrella.

Muutamien metroasemien läheisyyteen "runkolinjojen" liityntäautoasemia

Runkolinjan helsinkiläiset kaatoivat kymmenkunta vuotta sitten suurella rytinällä, ja nyt odotetaan vesi kielellä metroa, jonka kuvitellaan ratkaisevan suuren osan Helsingin liikennepulmista. Kuitenkin taitaa käydä niin, että myös metroasemilta on matkustajien noustava linja- tai johdinautoihin, joilla sitten pääsee melkein kotiovelle. Paikkoja, joista linja-autoihin noustaan, sanotaan metrosuunnitelmassa liityntäasemiksi ja autolinjoja liityntälinjoiksi. Pahakaikuista runkolinja-sanaa ei kai pitäisi käyttää. Sehän sai pahan kaiun huonon järjestelyn vuoksi. Tulevaisuus näyttää, mitä liityntälinjoista sanotaan. Toinen uutuus ovat henkilöautojen pysäköintikentät metroasemien vieressä. Näin ollen tarkoitus on, että oma auto jätetään pysäköintikentälle ja metrolla jatketaan matkaa keskustaan.

ruuhka. Helsingissä on viime aikoina keskusteltu siitäkin, että julkisille kulkuneuvoille pyrittäisiin varaamaan myös kaduilla oma kaista. Tämä mainitaan metromietinnössäkin. Eri asia on, mitä pidetään siitä ajatuksesta, että tämän suunnitelman vuoksi olisi katuja levennettävä mm. puistojen kustannuksella.

Liityntäasemat ja ajanhukka

Runkolinja-asemalla syntyi lievästi sanottuna käsirysy kaikkien yrittäessä päästä samasta ovesta sisään yhtä aikaa. Metrontekijät ovat ottaneet huomioon, että matkustajille syntyy itsestään jonkin verran ajanhukkaa kulkuneuvojen vaihtoasemalla, mutta miten paljon sitä syntyy, sitä on vaikea arvioida. Metrojuna itse kulkee metron suunnittelijoiden mielestä nopeasti, 50 km:n tuntinopeudella eivätkä liikennevalot jarruta sen kulkua. Metrojunan maksiminopeus on 70 km/t. Metropysäkeitä on tiheässä, noin 500—800 metrin välimatkojen päässä toisistaan, koska halutaan pyrkiä mahdollisimman tehokkaaseen yleisön palveluun. Niille, jotka arvelevat, ettei metrojuna näin lyhyellä matkalla ehdi päästä edes vauhtiin, voimme kertoa, että Helsinkiin hankittavat metrojunat pääsevät normaaliin kulkuvauhtiinsa junan oman pituuden (120 m) suuruisella matkalla. Vauhtiinpääsy ei olekaan metrojunien suurin ongelma, vaan pulma on matkustajien ottaminen mukaan ja kuorman purkaminen. Turhan viivyttelyn estämiseksi ovat epäilemättä kaikki hy-

Liityntälinjojen vaikutusalueella tulee asumaan kymmeniä tuhansia ihmisiä. Kaupungin kaavoitustyötä ja metroa suunniteltaessa vakuutetaan pyrityn siihen, että mahdollisimman suuri osa asutuksesta sijoitettaisiin metroväylien varrelle, kävelyetäisyydelle niiden asemista. Silti on lisäksi järjestettävä lyhyehköjä liityntäautolinjoja metron muiltakin kuin uloimmilta esikaupunkiasemilta niistä etäämpänä oleviin asumalähiöihin ja teollisuusalueille, joiden liikennemäärä ei vaadi haararadan rakentamista. Ulompana laajentaisivat palvelualuetta kaupunkiseudun uloimman vyöhykkeen ja Helsingin seudun äärialueen liityntäautolinjat sekä läheisiä metron eri ratojen liityntäasemia yhdistävät kehäsuuntaiset autolinjat, kuten metromietinnössä sanotaan.

Pysäköintikentille enintään 2000 autoa

Ruoholahden—Puotinharjun päärata ja Kumpulan haararata, jonka tarpeellisuudesta pian päätetään, käsittää metrotoimiston tuoreimman suunnitelman mukaan kymmenkunta metroasemaa. Ruoholahden aseman lipunmyyntihalli olisi jossakin satamaradan alla ja

maan päällä aseman vieressä liityntäasema ja pysäköintikenttä, mahdollisesti autojen paikoitustalo. Tämän metroaseman ympäristössä ilmeisesti tarvittaisiin sukkulalinja, joka palvelisi sataman työntekijöitä.

Ruoholahden aseman jälkeen seuraisi Kampin metroasema, jos-